

2002

VTR1000 SP-2

INFORMATION DE PRESSE

Introduction

En 2000 débute la carrière de la remarquable SP-1 (aussi connue sous le nom de RC 51) sur la scène mondiale des motos de sport, forte d'un potentiel dynamique du niveau des championnats mondial et américain de Superbike dans sa version équipée du kit HRC. Cette saison a été saluée par une position de leader dès sa première année de production, avec la victoire de Colin Edwards dans le Championnat du Monde 2000 de Superbike.

Sur la route, la SP-1 a également reçu un accueil unanime de tous les pilotes et de la presse spécialisée pour être une moto de série au potentiel dynamique sur circuit digne d'une machine de Super Sport homologuée pour le championnat mondial de Superbike et le BOTT.

Le HRC a connu beaucoup de succès avec les modifications faites sur la SP-1 pour la course, et après la victoire au Championnat du Monde 2000 de Superbike dès sa première année d'engagement, cette machine se révèle également performante dans le championnat Superbike 2001 et ce dès la sortie du nouveau modèle. Cependant, l'ensemble des modifications importantes apportées par le HRC à la SP-1 lors de sa première saison offre un niveau qui est presque hors de budget pour les privés, sauf pour les teams largement sponsorisés. L'énorme différence au niveau technologique et performance entre les deux versions ne peut empêcher de donner à la moto de série l'image d'un "mouton avec les vêtements du loup" même si son niveau de performance est parmi le meilleur des motos homologuées.

Par ailleurs, il s'avère que peu de propriétaires de SP-1 modifient leurs motos avec les kits disponibles auprès du HRC. La plupart semblent préférer des évaluations plus terre-à-terre de leurs propres besoins ou désirs et choisissent une moto plus facile à vivre sur route, plus confortable que purement performante. Contre toute attente, parmi les désirs les plus

largement exprimés par les propriétaires arrivent en premier une meilleure protection, une conduite plus confortable et une consommation plus faible. Des qualités affirmées pour la course, arrivent étonnamment plus loin dans la liste.

Cependant, pour ceux qui désirent exploiter les performances de la SP-1 à la limite, des modifications importantes au niveau du cadre, du bras oscillant et d'autres éléments importants pour augmenter son potentiel compétitif ne sont pas seulement difficiles à réaliser, mais elles sont également prohibitives. Une solution a été trouvée pour donner un potentiel très important pour la compétition avec les plus récentes technologies que recherchent les pilotes pour la course et offrir au final une moto prête à courir pour un prix raisonnable.

Avec tous ces critères en mémoire, l'équipe en charge du développement a eu l'intention de créer une nouvelle génération de son bicylindre de Super Sport déjà couronné de succès, capable de satisfaire les désirs de performance encore plus importants conformément aux attentes des pilotes du championnat du monde de Superbike, tout en améliorant simultanément le confort de conduite au quotidien. Le résultat dynamique de ces efforts est une nouvelle référence en matière de bicylindre Super Sport performant qui conservera ses atouts pendant plusieurs années à venir. Nous sommes heureux de vous présenter la nouvelle VTR1000 SP-2 : la moto héritière de la championne mondiale de Superbike ... et une bien belle moto sous tous les angles.

Concept de développement

Dans la définition de la deuxième génération de SP-1, l'équipe en charge du développement s'est d'abord rapprochée des ingénieurs du HRC. Ils ont identifié tous les points importants ou des améliorations pourraient être (ou avaient été) faites avant de rechercher les meilleures façons de procéder à ces changements sur la nouvelle machine de production afin d'améliorer son potentiel sportif en lui donnant un niveau proche de celui des courses de Superbike. Le tout pour un budget raisonnable pour la compétition. Toutes les attentes pour cette nouvelle génération ont été soigneusement évaluées et l'équipe a écarté les directions qui pourraient laisser le sentiment d'un plaisir moins évident. Les améliorations concernant le confort de conduite à long terme et le bien-être de l'utilisation étaient également des priorités importantes. Un vaste programme sans aucun doute mais si quelqu'un pouvait le faire c'était bien Honda ... et cela a été fait.

Alors que la présentation extérieure de la SP n'a pratiquement pas changé, son comportement est réellement plus précis, plus efficace avec une mise à niveau radicale. Les changements majeurs se situent au niveau de son nouveau bras oscillant et des fixations du moteur plus imposantes qui sont pratiquement les mêmes que sur des machines de course. Pas facile à voir, même si le résultat peut être ressenti, les modifications effectuées sur le système d'injection de la SP offre une puissance plus importante et plus réactive.

En incorporant des raffinements sollicités par les pilotes du HRC, la nouvelle SP-2 ne doit pas être comparée à son prédécesseur, mais directement aux machines de course du HRC pour le Superbike. L'idée principale derrière la SP-1 et la nouvelle SP-2 est d'offrir le meilleur du plaisir de la moto à une large gamme de pilotes. Ainsi, la nouvelle SP-2 n'exige pas les plus hautes

compétences pour profiter de ses excellentes performances. Son pilotage est passionnant, agressif, mais pas trop pointu, il offre donc une plus grande satisfaction. En réalité, la nouvelle SP-2 est si à l'aise sur une route sinueuse qu'elle compense les longues heures de conduite dans le trafic pour y arriver.

Style

Fondamentalement identique à la présentation dynamique de la SP-1, la carrosserie saisissante montre seulement deux changements significatifs. Tout d'abord un nouveau pare-brise qui s'inspire de celui de la moto de SuperBike de Colin Edward. Approximativement plus haut de 30 mm, par rapport à la SP-1, il offre une meilleure protection à haute vitesse et un look impressionnant de performance. Ensuite, le second changement important est un nouveau jeu de clignotants profilés avant et arrière identiques aux autres motos de Super Sport Honda pour fournir un aspect uniforme de distinction.

Définition des coloris

La nouvelle VTR1000 SP-2 focalisera l'attention sur toutes les routes et les circuits par un nouveau coloris blanc et noir qui s'inspire incontestablement de la machine de course "Castrol-Honda" du Championnat du monde 2001 de Superbike. Le graphisme se distingue par les magnifiques lignes grises de l'aile Honda sur les côtés. Imposantes, elles sont aussi dégradées et deviennent plus sombres aux extrémités. La selle noire et l'habillage arrière sont contrastés par un large panneau blanc pour les numéros de course et soulignée par un rappel en noir sur le bas du carénage avec une inscription provocatrice "VTR" en rouge foncé.

Coloris

- **Blanc et noir**

Moteur

Le nouveau et puissant bicylindre en V de 998 cm³ avec 8 soupapes et deux arbres à cames en tête de la SP-2 bénéficie de légères modifications par rapport à celui de la SP-1, les développements les plus importants pour cette deuxième génération étant concentrés sur le comportement et la rigidité du cadre afin d'augmenter les prédispositions à la compétition de la SP-2. Cependant, si le moteur n'a hérité que de modifications mineures, le bénéfice de ces améliorations est parfaitement perceptible en matière de performances et de facilité de pilotage par rapport à la SP-1 et pas seulement par les pilotes professionnels. Ses améliorations en matière de facilité et de précision bénéficient aussi bien au pilotage sur circuit que sur route.

Les débitmètres d'air de 54 mm du système d'injection ont été remplacés par des éléments plus gros de 62 mm, exactement ceux utilisés sur les machines du HRC. De nouveaux injecteurs à 12 jets remplacent ceux de la SP-1 à 4 jets, ils augmentent l'atomisation du carburant ce qui permet une montée en régime plus précise, rapide et régulière et une combustion plus efficace, offrant une puissance accrue.

Les conduits d'échappement redessinés disposent d'une forme particulière qui augmente la vitesse des gaz d'échappements et leur évacuation des chambres de combustion, ce qui joue un rôle important dans l'augmentation de la puissance du nouveau moteur. L'échappement a également été modifié avec des tubes effilés pour le collecteur afin d'offrir un fonctionnement plus doux et efficace. Le grand silencieux a aussi été allégé avec des parois en acier inoxydable plus minces et le montage d'un système de fixations plus léger.

D'autres améliorations de détail sur le moteur distinguent la SP-2 comme la réalisation d'un nouveau traitement de surface "shot-penning" sur les axes des pistons ce qui permet une surface portante plus importante et plus résistante.

Toutes ces modifications apportées au moteur de la SP augmentent ses performances et sa puissance maximale de 4 ch pour des montées en régimes encore plus fortes et plus stupéfiantes.

Châssis

La conception et la construction du châssis SP-1 ont pour objectif d'offrir les performances attendues pour la compétition et un comportement d'un très haut de niveau digne des meilleures motos de course homologuées sur la route. Cependant, les améliorations effectuées par le HRC dans sa quête du titre mondial de Superbike ont distancé le modèle de production sur les plans technique et performances ; le tout à un coût prohibitif pour un pilote privé avec un budget serré moto qui voudrait atteindre le même niveau de performance. La solution imaginée par Honda est d'apporter tous les derniers développements possibles du HRC à la SP-2 en limitant ainsi les coûts pour un pilote privé.

Améliorer encore les excellentes performances et la rigidité de la SP-1 ont imposé plusieurs modifications importantes qui, prises dans leur ensemble ou individuellement, représentent un surcoût important, excepté pour une usine ou une écurie professionnelle. Pour commencer, la colonne de direction du cadre en aluminium forgé à la presse a vu son diamètre croître au niveau des cuvettes afin d'augmenter la surface de contact et assurer ainsi un contrôle plus précis.

Pour la construction du cadre en aluminium de la SP avec une configuration "diamond" à double poutre, les fixations du moteur forgées à la presse remplacent celles moulées et descendent plus bas pour une fixation plus solide du moteur et améliorer encore la rigidité de l'ensemble. Les supports du cadre forgés pour l'arrière du moteur bénéficient également d'une nouvelle conception et permettent une réduction à eux seuls de 740 g avec en plus un comportement immédiatement compétitif.

Le renfort à l'arrière du cadre qui relie les platines supérieures du pivot présente des modifications spéciales au niveau de son épaisseur afin d'être

plus léger et plus rigide. Rattachée à ce point, la partie arrière du cadre qui soutient la selle a également été allégée de 500 g par des sections plus minces.

Nouveau bras oscillant aluminium forgé à la presse

S'il y a bien quelque chose de vraiment nouveau sur la SP-2, c'est sans aucun doute son tout nouveau bras oscillant en aluminium forgé à la presse. Entièrement conçu par le HRC et éprouvé par les machines de Superbike, ce nouveau bras oscillant offre la précision indispensable à la compétition qui se traduit par des performances supérieures sur la route et plus particulièrement sur les virages des petites routes. L'imposant point d'ancrage avant pour l'axe du pivot est forgé à la presse, de même que le bras droit, alors que celui de gauche est extrudé et renforcé selon le procédé Yagura. Ce nouveau bras oscillant n'est pas seulement plus solide et résistant face aux contraintes intensives d'une utilisation sur la route ou sur circuit (particulièrement si la moto est chaussée de pneus slick), il est étonnamment plus léger de 700 g que l'élément plus petit qu'il remplace. Enfin ce nouveau bras oscillant est fixé au cadre par un axe plus petit (20 au lieu de 25 mm) qui prend place dans une bague en acier ajustée afin d'offrir une plus grande rigidité tout en permettant une réduction du poids de 190 g.

Suspensions et freins

La suspension à l'avant de SP-2 reste sensiblement la même que celle qui équipe la SP-1 : une fourche inversée à cartouches légère et rigide. Cependant les tubes supérieurs de grands diamètres ont été retravaillés et allégés de 340 g. Leurs réglages ont été affinés pour de meilleures performances et un comportement plus précis aussi bien sur la route que sur un circuit.

Le bras oscillant de la SP-2 est suspendu par un nouvel amortisseur à bonbonne séparée conçu pour ne pas gêner le montage d'autres pièces "racing" et notamment des systèmes d'échappement pour la compétition. Ce nouvel amortisseur offre une large gamme de réglages pour s'accorder parfaitement aux exigences de la route et du circuit.

Les roues de la SP-2 ont également été remplacées, elles disposent d'un nouveau dessin à cinq branches en forme de V comme certaines nouvelles jantes disponibles maintenant en accessoires.

Afin d'offrir un freinage facile à contrôler pour la plupart des conducteurs, la nouvelle SP-2 présente des modifications particulières au niveau de ses très efficaces freins de compétition. Le nouveau maître cylindre avant présente un temps de réaction plus court pour un contrôle plus linéaire et plus précis de la force de freinage. Les deux étriers compacts à 4 pistons sont mieux refroidis, les isolations sur les plaquettes ont ainsi pu être supprimées, réduisant d'autant la masse non suspendue.

Équipement

La nouvelle SP-2 se distingue par d'autres améliorations de détails qui élèvent significativement les performances générales de son prédécesseur.

- Les radiateurs latéraux, très efficaces, de la SP-2 disposent de petits ventilateurs montés de chaque côtés en remplacement de la configuration à un seul ventilateur à droite de la SP-1. Ces deux équipements améliorent l'efficacité de refroidissement dans les conditions de trafic intense. Le radiateur d'huile a été déplacé plus bas, près du côté gauche du collecteur avant, pour une augmentation significative de son efficacité de refroidissement.
- Le garde boue arrière en résine noire sous la selle a été complètement redessiné afin de repositionner vers l'avant la batterie et les composants électriques de SP-2 et favoriser une meilleure centralisation des masses. Un nouveau régulateur électrique plus efficace a été ajouté afin de fournir une puissance suffisante pour faire fonctionner le ventilateur supplémentaire du système de refroidissement.
- Le verrouillage de selle arrière dispose maintenant d'un loquet en aluminium en remplacement des pièces en acier de la SP-1 pour une petite réduction de poids. De nouvelles fixations en aluminium pour la partie arrière du carénage réduisent également le poids de 200 g.

Équipement optionnel

La VTR1000 SP-2 sera proposée avec un assortiment d'options facultatives conçues et fabriquées par Honda Accessoires afin d'améliorer encore ses qualités. Celles-ci incluent :

- Un pare-brise plus grand pour s'adapter à tous les pilotes et offrir une confortable vitesse de croisière.
- Un système d'alarme sensible aux vibrations et aux mouvements, couplé à une puissante sirène.
- Comme pour la VTR1000 SP-1 et beaucoup d'autres motos de série Honda, le service course de Honda (HRC) propose un programme de pièces spéciales pour la SP-2 destinée à la compétition. Ce kit complet pour le moteur, le châssis, les suspensions et les carénages comprend des pièces développées pour être plus légères, plus aérodynamiques et donner à la SP-2 plus de puissance et des changements plus rapides de vitesses afin d'avoir un potentiel encore plus performant avec pour objectif la victoire suprême au plus haut niveau de la compétition.

Les résultats des 8 heures de Suzuka de cette année prouvent cette efficacité ou trois VTR1000 SP-1 préparées par le HRC sont arrivées au cinq premières places avec les quatre meilleurs temps au tour.

Caractéristiques techniques VTR1000 SP-2 (type ED)

Moteur	Bicylindre en V à 90° double ACT et 8 soupapes, à refroidissement liquide
Alésage x course	100 x 63,6 mm
Cylindrée	999 cm ³
Rapport volumétrique	10,8 : 1
Alimentation	Injection électronique PGM-FI
Puissance maximale	99 kW/10 000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Couple maximal	102 Nm/8 000 min ⁻¹ (95/1/EC)
Allumage	Transistorisé géré par microprocesseur
Démarrage	Électrique
Boîte de vitesses	A 6 rapports
Transmission finale	Par chaîne à joints toriques
Dimensions (L×l×H)	2 025 × 725 × 1 120 mm
Empattement	1 420 mm
Hauteur de selle	820 mm
Garde au sol	140 mm
Capacité du réservoir	18 litres dont 2,5 litres de réserve
Roues	Avant/Arrière En alliage d'aluminium coulé, à 3 bâtons
Pneus	Avant 120/70 ZR17 (58W) Arrière 190/50 ZR17 (73W)
Suspension	Avant Fourche inversée, diam. 43 mm, avec régales de pré-charge, compression et détente, débattement : 130 mm Arrière Système Pro-Link avec réservoir séparé, réglable en pré-charge détente et compression, débattement : 120 mm
Freins	Avant Double disque hydraulique flottant, diam. 320 mm avec étriers à quatre pistons, plaquettes métalliques frittées Arrière Simple disque, diam. 220 mm avec étrier un piston, plaquettes métalliques frittées
Poids à sec	194 kg

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et peuvent évoluer sans préavis.